

## 新高鐵專家組 對 香港工程師學會 – 廣深港高鐵評估 的回應

### 李澤敏工程師

1. 香港工程師學會 的評估 (以下簡稱 “評估”) 其實毫不涉及專門技術，實際只是一些相當常識 (common sense) 的推論，大家應盡量閱讀全文，避免只聽說所謂 “香港工程師學會 支持 政府方案 較 公共專業聯盟方案 為佳” 或 “香港工程師學會 認為 公共專業聯盟方案 並不可行” 等簡單並含誤導性的引述或結論。

2. “評估” 並沒有觸及 公共專業聯盟 (以下簡稱 “公專聯”) 方案的工程可行性。很多人都誤以為 香港工程師學會 支持 西九總站方案，就是證據確鑿地否定了 “公專聯” 方案的工程可行性；其實 “評估” 並沒有明確斷定 “公專聯” 方案不可行，它並沒有否定：

- i. 高鐵香港段可以通往錦上路；
- ii. 錦上路可建新站；
- iii. 從錦上路可建新鐵路連接青衣站；
- iv. 青衣站至香港站間的機場快線仍有剩餘運量可供使用。

3. “評估” 在以下方面其實同意 “公專聯” 的觀點，但在總結時卻沒有提及，不讀全文的人就無法得知 西九總站方案 的確實毛病：

- i. 西九總站 在施工期內會嚴重影響鄰近地區；(第 68 段)
- ii. 西九總站 長遠的路面交通不易解決；(第 31 段。“評估” 表示 政府 及 港鐵公司有改善措施，但並無透露詳情，應具體交代。)
- iii. 西九總站 的轉乘安排並不理想；(第 31 段)
- iv. 西九總站 對轉駁赤立角機場並不吸引；(第 51 段)
- v. 高鐵總站 會拉動鄰近地區發展，西九 的空間不如 錦上。(第 71 段)

4. “評估” 顯然對 “公專聯” 方案存在誤解，(不知是真實還是故意?) 例如：第 25 段，“公專聯” 應從未表示轉乘可以簡單如橫過月台 (旺角模式)，因為跨境列車當然起碼涉及出入境設施；又如：第 26 段，“公專聯” 方案建議的接駁服務是現時機場快線的形式，並非跟東涌線一般通勤乘客混合。

5. “評估” 大部份討論 交通/出行方便 課題，但完全沒有引用數據，很多結論

都只是“判斷”(judgmental)所得；讀者不妨運用自己的判斷，分析一下“評估”的“判斷”是否恰當或沒有爭議。

6. “評估”分析交通/出行方便課題時主要採用了一個“進站 + 主線交通 + 離站”(access + line haul + egress)模式，也將高鐵未來的服務按里程分為長途及城際兩大類，乘客則分為商務及消閒兩大類。但其實城際服務應再細分為短途(番禺 + 虎門)和超短途(福田 + 龍華)才更合適。(正常高鐵設站最近距離100公里，番禺、虎門距離香港才接近設站最近距離，福田、龍華根本就遠遠不合！太近！！)

7. “評估”應用“進站 + 主線交通 + 離站”模式進行分析時，也沒有將長、短、超短途服務放在一個現實的競爭環境中作比較：

- i. 長途服務(300公里以上)的競爭對手是短途航班；
- ii. 短途服務(廣州或東莞)的競爭對手是各種過境巴士、客車、其他高鐵、準高鐵網絡(現有廣深線)、其他過境直通火車；
- iii. 超短途服務(深圳)的競爭對手是各種過境巴士、客車、其他軌道網絡(港鐵入—深圳出)、甚至一般公交服務。

8. 如果讀者嘗試考慮現實的競爭環境，自然就會明白“評估”第58段(錦上到福田只有8.4公里，不可能加速到200公里時速。)根本是毫無意義的！超短途的實際考慮是門到門要花多少時間，列車能不能達到200公里時速完全無關重要！(長途服務完全可能飛越深圳、東莞、廣州等站，不會受8.4公里的限制！如果香港工程師學會認為高鐵香港段的目標是在香港境內一定要達到最高行車速度，根本就是本末倒置；高鐵香港段的最主要目標應該最大限度讓香港全境最方便地接上全國高鐵網！)

9. “評估”完全迴避數據，但粵語中的“大話怕計數”實在很有智慧；請讀者計一計以下這條數：政府估計高鐵西九總站開通初期每天有9.9萬乘客，全年就有3,613萬人次；赤立角機場2008年乘客4,860萬人次，請估一估當中有多少是過境旅客不會離開機場使用陸路交通；就算假設當中完全沒有過境旅客，4,860萬人次全都使用陸路交通；好了，將來高鐵西九總站的客流量將為赤立角機場2008年客流量約75%，想一想西九“小布袋”如何疏散赤立角“大平原”75%的客流？(“公專聯”憂慮的西九大擠塞！政府承諾投入百多億元去改善區內路面交通，聲稱可以解決問題；但進出西九又如何？政府自己的交通評估都承認彌敦道、佐敦道、柯士甸道上有幾個主要路口將要飽和！但卻沒有向外公佈)

10. 再計另一條數，換一個角度預估西九大塞車。筆者26/07/2009坐過一次京

津城際來回，晚上回到北京南站沒有地鐵接駁，(北京地鐵 4 號線接駁 北京南站 28/09/2009 才國慶獻禮通車服務！) 又找不到公交車，(指示不足 或 根本沒有服務！) 幾乎全部離站乘客都要排隊等出租車；全時間不停有出租車流水進站，雙行上客，魚貫開出，結果仍要近三刻鐘才輪得登乘，但其實下一班高鐵半小時後便到達！候車人龍永不消失！！按照京津城際表示，目前的客流量大約每天三萬人次；而西九總站開通初期，政府假設半數乘客需採用路面交通進出，即每天約五萬人次，比京津城際目前的全部客流還要多！

11. 放下地區路面交通問題，看看鐵路旅客如何轉乘。高鐵西九總站 (西九)、機鐵/東涌線九龍站 (九龍)、西鐵柯士甸站 (柯士甸) 是三個並非一早統一規劃緊密配合的車站，最曲折麻煩的將是 西九 跟 九龍 的轉乘，讀者不妨閉目想像，這將會是現有 中環站/香港站 轉乘的長途步行 + 十多層樓落差的上下 (高鐵地下 30 米 到 地面二層 再回到 機鐵/東涌線 地下一兩層！) + 穿越百多米的高級商場，這可能方便到甚麼程度？(由於路軌和機電設備的阻擋，地下直接橫穿行人接駁十分困難甚至不可能！) 西九跟 柯士甸 的水平距離比較接近，轉乘會相對方便，但西鐵轉荃灣線的 尖沙咀站/尖東站 轉乘則眾所周知十分花腳骨力！(“評估”31 段：“Suffice it to say the Institution agreed with the observation of Professional Commons that interchanging passageway between the WKT and the Kowloon Station should be addressed and enhanced.” “評估”38 段 原意要批評“公專聯”方案，但其實對 西九總站更 合用：“The Institution wished to point out whilst one could compare routes of transfer calmly on paper, it could be an agony for a visitor arriving in fatigue hauling luggage trying to find out the designated on-going platform and ticket counters to continue the journey amid commuters.”)

12. 另一方面錦上路 也做不到 旺角模式 這樣方便，但由於新站較能緊密配合現有西鐵站來規劃設計，大致可以做到 大圍模式 的轉乘，即 三四層樓的落差和 車站共用大堂內步行 便能轉乘。

13. 讀者如果閱讀“評估”全文也未必能完全明瞭它的推論和“判斷”；但憑讀者自己的判斷，日後高鐵西九總站建成，可以預見：

- i. 如果利用港鐵轉乘高鐵，將會十分不便；
- ii. 如果乘搭路面交通，道路擠塞或長時間輪候的機會很大；
- iii. 如果步行前往，值得恭喜，您有能力入住緊鄰的豪宅、超級酒店，或於頂級辦公室上班；但絕大部份乘客不會像您這般幸運！

無論如何，有一點可以肯定：建造費將會多花二三百億元，這是全港納稅人的共同承擔，而特區政府明確表示無須收回！

14. 最後讀者不妨又跳出“評估”想一想，內地武廣高鐵開通，第一天的報導是“高速”的欣喜，第二天就變成是“高價”的憂慮，以後就陸續有來：接駁並不方便、廉價普鐵相應削減、吸煙干擾長時間停駛、客量偏低、中港分賬未有協議、..... 都是實際需要考慮和解決的問題；特區政府連將來長短途服務如何營運？京港、滬港長途是否通宵行駛？過關檢查在何處執行等最基本的情況都沒有對市民或議員說明，究竟現時匆匆批出六百多億元的撥款是否操之過急？
15. 當然，綜合以上的“判斷”和聯想，您或許也很合乎邏輯地問：為何 香港工程師學會 得出 高鐵西九總站 值得支持的結論？